@iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

6 (112)
czerwiec
2017



# KOMUNIKACJA MIEJSKA OCZAMI DZIECI

## Aktualności



## Temat numeru



## Z kart historii komunikacji



## Drodzy Czytelnicy,

Jeżdżąc każdego dnia komunikacją miejską, nawet nie zastanawiamy się nad tym, jak skomplikowany i fascynujący jest to system. Pewne rzeczy są dla dorosłych oczywiste, jak to, że tramwaj jeździ po szynach, czy to, że trzeba kasować bilety.

A gdyby tak spojrzeć na komunikację miejską oczami dzieci i zastanowić się, dlaczego nie wolno przewozić krowy metrem (bo niby właściwie, czemu)? Albo dlaczego jazda tramwajem w deszczu może być niebezpieczna? Albo czym zajmuje się kowboj i co może mieć wspólnego z Warszawą?

Z okazji Dnia Dziecka zaprosiliśmy do siedziby Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie grupę dzieci i postanowiliśmy zapytać, z czym kojarzy im się komunikacja miejska. Odpowiedzi były zaskakujące, ale też pouczające.

Porozmawialiśmy też z jednym z motorniczych, o czym trzeba pamiętać, kiedy wsiadamy z dzieckiem do tramwaju. Co może się okazać niebezpieczne?

Zapraszamy także w podróż do historii komunikacji. Już przed wojną na trasie między Warszawą a Grodziskiem Mazowieckim można było podróżować pociągami elektrycznymi, do Żyrardowa a nawet dalej .

W kraju, który powstał z połączenia trzech zaborów nie było łatwo ujednolicić infrastrukturę kolejową. Dodatkowo, polskie ziemie były zniszczone w wyniku walk toczonych na frontach I wojny światowej. Przebudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego była jedną z ważniejszych inwestycji, a w maju minęła 80. rocznica uruchomienia odcinka do Grodziska.

**Zachęcamy do lektury**


@ztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO
W WARSZAWIE

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

**Redaktor prowadzący:**
Łukasz Majchrzyk

**Skład:**
Maciej Beister

**Nakład:**
10 631

**Prenumerata:**
ztm.waw.pl (zakładka newsletter)

Znajdziesz nas na:

www.ztm.waw.pl
www.facebook.com/ztm.warszawa
www.twitter.com/ztm_warszawa
www.instagram.com/ztm_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

# Komunikacja zastępcza w czasie modernizacji linii Warszawa – Grodzisk

**Cztery specjalne linie autobusowe oraz zwiększona częstotliwość istniejących połączeń miejskich zapewnią optymalną komunikację na czas przebudowy linii grodziskiej. Zmiany zostaną wprowadzone od września i potrwają 12 miesięcy. W tym czasie PKP Polskie Linie Kolejowe kompleksowo przebudują przystanki, tory i sieć trakcyjną na linii nr 447. Dla pasażerów efektem inwestycji będą lepsze przejazdy w ruchu aglomeracyjnym, funkcjonalne perony i większe bezpieczeństwo.**

30 maja odbyła się konferencja prasowa z udziałem przedstawicieli Zarządu Transportu Miejskiego, Kolei Mazowieckich oraz PKP Polskich Linii Kolejowych, podczas której przedstawione zostały wstępne założenia organizacji autobusowej komunikacji zastępczej, zapewniającej dojazd do i ze stolicy w trakcie zamknięcia linii kolejowej nr 447. Od września rozpoczną się prace przy przebudowie peronów, torów i sieci trakcyjnej. Ruch pociągów pomiędzy Grodziskiem Mazowieckim a Warszawą zostanie wstrzymany na 12 miesięcy.

Organizację przejazdów opracował Zarząd Transportu Miejskiego oraz Koleje Mazowieckie we współpracy z PKP Polskimi Liniami Kolejowymi. Na trzon zastępczej komunikacji będzie składało się pięć linii autobusowych dedykowanych mieszkańcom Grodziska Mazowieckiego, Pruszkowa, Milanówka, Brwinowa i Piastowa. Połączenia zapewnią nie tylko przejazd do Warszawy ale także umożliwią komunikację między miastami leżącymi wzdłuż linii kolejowej.

### Linia ZG (Warszawa – Grodzisk Mazowiecki); Koleje Mazowieckie

- kursy w dni robocze co 15 minut, a w dni świąteczne – co 30 minut;
- przejazd w pobliżu przystanków kolejowych;
- 12-metrowe autobusy;



### Linia ZM (Milanówek – Grodzisk Mazowiecki); Koleje Mazowieckie

- wahadłowe kursy w dni robocze w porach szczytu przewozowego co 15 minut;
- połączenie umożliwi przesiadkę z autobusu do pociągu w Grodzisku Mazowieckim;
- 12-metrowe autobusy;

### Linia ZB (Brwinów – Warszawa); Koleje Ma-zowieckie

- linia przyspieszona;
- kursy w dni robocze co 10 minut w szczycie przewozowym, w godzinach pozaszczytowych w dni robocze – co 15 minut, a w dni wolne od pracy – co 30 minut;
- w godzinach popołudniowych w dni robocze co drugi kurs w kierunku Brwinowa będzie kierowany na drogę ekspresową S2 i autostradę A2;
- 12-metrowe autobusy;

### Linia ZP (Pruszków – Warszawa); Zarząd Transportu Miejskiego

- linia przyspieszona;
- kursy w dni robocze w szczycie przewozowym co 8 minut, a w godzinach pozaszczytowych i w dni wolne od pracy – co 15 minut; w przypadku realizacji kursów autobusami 12-metrowymi częstotliwość w szczycie przewozowym będzie zwiększona;
- autobusy 18-metrowe lub 12-metrowe (w zależności od rozstrzygnięcia przetargu);

Istniejąca linia 717 z Piastowa do Warszawy zostanie wzmocniona. W szczycie przewozowym autobusy będą odjeżdżały co 10 minut. W godzinach pozaszczytowych i w dni wolne od pracy – co 15 minut. Pasażerowie będą korzystać z 18 i 12 metrowych autobusów.

Połączenia z Ursusa i Włoch do centrum Warszawy zostaną dodatkowo wzmocnione około 20 autobusami przegubowymi. Wybór linii przewidzianych do wzmocnienia będzie wynikał z możliwości prowadzenia ruchu lokalnymi ulicami w pobliżu modernizowanej linii kolejowej.

Pasażerowie linii grodziskiej będą mogli korzystać także z połączeń WKD. Ponadto, bezpośredni dojazd do Warszawy z Grodziska Mazowieckiego bez postojów na stacjach i przystankach pośrednich, zapewnią pociągi Kolei Mazowieckich ze Skierniewic i Żyrardowa. Analizowana jest również możliwość wprowadzenia na linię dalekobieżną dodatkowych połączeń z Grodziska Mazowieckiego.

Na przystanku Warszawa Aleje Jerozolimskie możliwe będą sprawne przesiadki z autobusów zastępczych do pociągów SKM, KM i WKD.

Szczegółowe informacje na temat zmian w organizacji ruchu będą przekazywane pasażerom na stacjach, przystankach i w środkach komunikacji miejskiej. O zmianach będzie można także przeczytać na stronach internetowych zarządcy infrastruktury oraz przewoźników.

# Nowa taryfa – nowe możliwości

**Od 1 czerwca wprowadzone zostały zmiany w taryfie biletowej. Skorzystają na nich osoby dojeżdżające z okolic Warszawy, grupy pasażerów uprawnionych do przejazdów ulgowych, uczestnicy konferencji oraz turyści. Dodatkowo od września warszawscy uczniowie szkół podstawowych i gimnazjalnych będą podróżować bezpłatnie.**

Od 5 maja z 50-procentową zniżką mogą podróżować komunikacją miejską osoby związane z opozycją antykomunistyczną.

### Bilety grupowe, trzydniowe i konferencyjne

Pierwszą nowością, która pojawiła się w taryfie, jest bilet jednorazowy przesiadkowy grupowy ulgowy. Obowiązuje on dla maksymalnie 10 osób i kosztuje 22 zł. To ułatwienie dla podróżujących grup szkolnych i ich opiekunów, którzy do tej pory musieli kasować dużą liczbę biletów. Teraz wystarczy skasowanie jednego czy dwóch kartoników. Dzięki temu trudniej będzie o pomyłkę, dzieci nie zgubią swoich biletów, a opiekunowie nie będą musieli trzymać wielu kartoników.

Do taryfy powraca bilet trzydniowy. Oferta ta skierowana jest do turystów i osób przebywających w stolicy zaledwie przez kilka dni. Pasażerowie ci będą mogli raz skasować bilet, a następnie bez ograniczeń i potrzeby pamiętania o kasowaniu kolejnych, korzystać z komunikacji miejskiej. Jest to również dobry sposób na ograniczenie kosztów poruszania się po Warszawie. Bilet ważny w strefie 1. kosztuje 36 zł, w strefie 1. i 2. zaś – 57 zł. Są one również dostępne z ulgą 50 procent. Bilety te będą ważne przez 72 godziny od momentu skasowania.

Przygotowane zostało również udogodnienie dla organizatorów wydarzeń kulturalnych, sportowych, konferencji czy kongresów: bilet konferencyjny. Organizator imprezy od 1 czerwca może kupić dla uczestników bilety, które będą ważne na konkretne dni. Warunkiem jest zakup biletów dla minimum 100 osób.

### Taniej za bilety dwustrefowe

Od czerwca obniżone zostają ceny biletów długookresowych, ważnych w 1. i 2. strefie. Np.

| | CENY BILETÓW 30- I 90-DNIOWYCH IMIENNYCH WAŻNYCH W 1 I 2 STREFIE | BILET 30-DNIOWY | BILET 90-DNIOWY |
|---|---|---|---|
| WAŻNE W 1 i 2 STREFIE | NORMALNY | 180 zł ~~210 zł~~ | 460 zł ~~536 zł~~ |
| | ULGOWY 50% | 90 zł ~~105 zł~~ | 230 zł ~~268 zł~~ |
| | BILET WARSZAWIAKA | 166 zł ~~196 zł~~ | 406 zł ~~482 zł~~ |
| | BILET MŁODEGO WARSZAWIAKA<br>ULGOWY BILET WARSZAWIAKA | 83 zł ~~98 zł~~ | 203 zł ~~241 zł~~ |

pasażerowie korzystający z biletów 30-dniowych normalnych, które kosztowały 210 zł, zapłacą 180 zł i zaoszczędzą dzięki obniżce 30 zł miesięcznie. Jeszcze więcej zyskają użytkownicy biletów 90-dniowych (kosztujących przed obniżką 536 zł), którzy zapłacą 460 zł. W ich portfelach pozostanie 76 zł.

### Uczniowie pojadą bezpłatnie

Bezpłatne przejazdy – od 1 września 2017 roku – przysługiwać będą uczniom warszawskich szkół podstawowych i gimnazjów oraz uczniom mieszkającym w Warszawie i uczącym się w innych, nie stołecznych szkołach podstawowych i gimnazjach. Uprawnienie jest wgrywane na specjalne spersonalizowane Karty Miejskie – Karty Ucznia, na cały okres pobytu dziecka w szkole (nie dłuższy niż 4 lata) i obowiązuje na obszarze 1. i 2. strefy.

### Ulgi dla osób związanych z opozycją

Od 5 maja 2017 roku z 50-procentową zniżką mogą podróżować również osoby, które pracowały po 1956 roku na rzecz organizacji politycznych i związków zawodowych, nielegalnych w rozumieniu przepisów obowiązujących do kwietnia 1989 roku. Z ulgi tej mogą korzystać również osoby, które nie wykonywały pracy w okresie przed dniem 4 czerwca 1989 roku na skutek represji politycznych.

Ponadto bezpłatnie podróżować mogą opiekunowie osób niepełnosprawnych (przewodnicy osób z chorobami narządu wzroku), które są zwolnione z opłat za przejazdy środkami lokalnego transportu zbiorowego, podróżujący po uprawnionego lub po odwiezieniu uprawnionego – wyłącznie na trasie od miejsca zamieszkania do placówki rehabilitacyjno-terapeutycznej na podstawie zaświadczenia.



# Konferencja Miasto i Transport 2017

**W Warszawie odbyła się jedenasta już konferencja naukowo-techniczna Miasto i Transport. Tematem spotkania były jubileusze 25-lecia Zarządu Transportu Miejskiego i 60-lecia Biura Studiów i Projektów Komunikacji Miejskiej oraz bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu.**

Konferencja rozpoczęła się od powitania wszystkich gości przez Rektora Politechniki Warszawskiej Jana Szmidta, Prezydent m.st. Warszawy Hannę Gronkiewicz-Waltz oraz Dziekana Wydziału Inżynierii Lądowej PW Andrzeja Garbacza. W ramach 25 lat istnienia ZTM, Dyrektor Wiesław Witek wraz z pierwszym Dyrektorem ZTM Kazimierzem Kuligiem przedstawili historię ZTM. Można było się przekonać, jak wiele zmieniło się w komunikacji miejskiej w Warszawie od 1992 r.



Następnie Zastępca Dyrektora ZTM Katarzyna Strzegowska opowiedziała o Inteligentnych Systemach Transportowych (ITS). Trzecią prezentację wygłosił Marek Bauer z Politechniki Krakowskiej, który opowiedział o roli i znaczeniu transportu miejskiego w Polsce. Sesję zamknęła przemówieniem Zastępca Prezydenta m.st. Warszawy Renata Kaznowska.

Kolejne sesje związane były z 60-leciem Biura Studiów i Projektów Komunikacji Miejskiej oraz bezpieczeństwo pieszych uczestników ruchu.





Nie zabrakło również miasteczka transportowego na placu przed gmachem Politechniki Warszawskiej. Na placu Politechniki znajdowały się stanowiska Zarządu Transportu Miejskiego, Politechniki Warszawskiej, Szybkiej Kolei Miejskiej, Metra Warszawskiego, Tramwajów Warszawskich, Miejskich Zakładów Autobusowych, firmy Mobilis i Arriva Bus Transport Polska oraz firmy MACRO-SYSTEM. Na stoisku ZTM można było m.in. otrzymać informacje dotyczące stołecznej komunikacji miejskiej, przedłużyć e-hologram na Warszawskiej Karcie Miejskiej oraz wybić pamiątkową monetę.



Oprócz namiotów na placu pojawiły się cztery autobusy symbolizujące historię oraz przyszłość komunikacji miejskiej. Zaczynając od Chaussona z 1950 roku, przez Ikarusa pamiętającego początki ZTM, na elektrycznym i hybrydowym Solarisach kończąc.

# Łatwiejsze przesiadki do II linii metra dzięki P+R Trocka




**Zarząd Transportu Miejskiego ogłosił przetarg na opracowanie koncepcji i studium wykonalności wielopoziomowego parkingu „Parkuj i Jedź" Trocka wraz z pętlą autobusową, zlokalizowanego przy budowanej stacji Trocka II linii metra.**

Do zadań wykonawcy będzie należało przygotowanie koncepcji wielopoziomowego parkingu wraz z miejscem postojowym dla autobusów komunikacji miejskiej. Ma ona uwzględniać m.in. liczbę miejsc parkingowych, wynikającą z przeprowadzonej analizy popytu, zagospodarowanie terenu, stałą organizację ruchu, koncepcję architektoniczno–budowlaną obiektu wraz z wizualizacją oraz szacunkowy kosztorys prac projektowych i robót budowlanych. W dokumentach przetargowych znalazł się również wymóg przygotowania założeń, niezbędnych do uruchomienia stanowisk umożliwiających ładowanie pojazdów o napędzie elektrycznym.

Wraz z koncepcją powstanie studium wykonalności, na podstawie którego zostanie sporządzony wniosek o dofinansowanie Projektu ze środków Unii Europejskiej w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego 2014-2020. W ramach studium wykonawca przygotuje m.in. wstępną analizę całego przedsięwzięcia wraz z harmonogramem rzeczowo-finansowym oraz analizę możliwości zastosowania odnawialnych źródeł energii. Ponadto będzie również zobowiązany, przy współpracy z Zarządem Transportu Miejskiego, do przeprowadzenia konsultacji społecznych.

Na przygotowanie koncepcji architektoniczno–budowlanej wykonawca będzie miał 45 dni, a na wykonanie studium – 80 dni, od dnia podpisania umowy.



# Jubileuszowy wzór karty miejskiej na 25-lecie ZTM

**„Od 25 lat zmieniamy komunikację miejską w Warszawie" – takie hasło oraz daty „1992-2017" znajdują się na awersie Warszawskiej Karty Miejskiej, przygotowanej z okazji jubileuszu Zarządu Transportu Miejskiego.**

Do wyboru są trzy wersje kolorystyczne: czerwona, szara i biała. Na karcie czerwonej, oprócz hasła, znajduje się ilustracja, a na niej: pociąg metra, pociąg Szybkiej Kolei Miejskiej, nowoczesne autobusy i tramwaje, a w tle charakterystyczne budowle i zabytki stolicy: Stare Miasto, Kolumna Zygmunta, Pałac Kultury i Nauki, Dworzec Centralny.

Na karcie szarej znalazło się okolicznościowe hasło oraz herb Warszawy. Na karcie koloru białego jest umieszczona liczba „25", ułożona ze schematu układu komunikacyjnego.

Nowy wzór Warszawskiej Karty Miejskiej jest dostępny zarówno przy składaniu zamówień przez internet, jak i w Punktach Obsługi Pasażerów.

Dotychczas ZTM wydał kilka limitowanych serii kart okolicznościowych, m.in. z okazji roku Fryderyka Chopina, 20-lecia ZTM, Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej 2012 oraz 150-lecia Warszawskich Tramwajów Konnych.



# Krowa nie może jeździć metrem. Ale czy na pewno?




Z okazji Dnia Dziecka postanowiliśmy sprawdzić, co maluchy wiedzą na temat komunikacji miejskiej? Czy można jeździć tramwajem w trakcie ulewy? Czy w skład komunikacji miejskiej w Warszawie wchodzą łodzie podwodne? Dlaczego rower nie może jeździć po pustyni? I czemu, tak naprawdę, trzeba kasować bilety?



Dzieci widzą świat kolorowo i czasami potrafią zaskoczyć obserwacjami. Warto ich słuchać, bo można się dowiedzieć wielu zaskakujących rzeczy. Coś, co dla dorosłego będzie kapeluszem, dla dziecka może być wężem, który połknął słonia, jak powiedziałby Mały Książę.

Jak dzieci widzą komunikację miejską w Warszawie? Czy lubią nią podróżować i czy wiedzą, jak się zachować w metrze albo tramwaju? Do siedziby Zarządu Transportu Miejskiego zaprosiliśmy grupę siedmiolatków i zapytaliśmy, co sądzą o komunikacji miejskiej? Czy ich obserwacje pokrywają się z tym, co o autobusach i tramwajach wiedzą dorośli?

No dobrze, ale jeśli mamy rozmawiać o komunikacji miejskiej, to trzeba tak naprawdę ustalić, co to jest? Każdy wie, że to nie jest dżem, ani nowy model kolorowego flamastra. Każdy wie, że komunikacją miejską się jeździ, ale jak zwykle, diabeł tkwi w szczegółach. Gdzie? Jak? I przede wszystkim: co wchodzi w skład komunikacji miejskiej?

## Kowboje w Warszawie

Tramwaje? Tak! Autobusy? Oczywiście. Metro? Bez dwóch zdań! Ale co zrobić z samolotami, bo i taka propozycja się pojawiła. A tramwaj konny?

***Tak!... Nie... Koń jest za duży...***

Czemu koń jest za duży, tego nikt nie potrafił wyjaśnić.

Przyjmijmy na chwilę, że tramwaj konny jednak można spotkać w komunikacji miejskiej. Jeśli tak, to ktoś nim musi kierować, prawda? Odpowiedź nasuwa się sama.

***Tramwajem konnym kieruje kowboj, bo kowboj prowadzi konie.... Może woźnica?... A może woźny? Ale woźny jest od tego, żeby sprzątać w szkole! To może jeździec?***

To pytanie zaniepokoiło dzieci. Miały dopytać w następnym tygodniu.

A jeśli ktoś by nam pokazał różne środki transportu: rower, samochód, statek, tramwaj, hulajnogę, autobus i zapytał, co do tej grupy nie pasuje? Co byśmy odpowiedzieli, Państwo dorośli?

Dzieci, nawet jeśli nie są do końca pewne, to przynajmniej potrafią uzasadnić swoje typy.

***Rower nie pasuje, bo nie da się nim wszędzie jeździć. Na przykład nie da się jeździć po pustyni, bo jest dużo piasku i rower się na pustyni zakopuje. A jak się zechce pić, to nie ma wody.***

A może nie pasuje tutaj statek, bo przecież, jako jedyny, porusza się po wodzie?

***Nie da się jeździć po ziemi, ani po betonie. Chyba pływać się nie da? Ale tramwaj ani autobus, ani rower nie mogą wjechać do wody, bo się można utopić.***

Ustaliliśmy też jedną, ważną rzecz: żaden z tych pojazdów nie wjedzie na wieżowiec.

## Nie wolno jeździć tramwajem w czasie deszczu

A skoro o statkach była mowa i pojawił się temat wody, to ktoś słusznie zauważył, że woda i prąd to przeciwieństwa, dlatego nie pasują do siebie statek i tramwaj.

***Jeśli tramwaj wjedzie w kałużę i kabel z prądem dotknie wody, i ktoś będzie ten kabel trzymał w ręku, to może umrzeć.***

Z tego też powodu pod żadnym pozorem nie wolno dotykać mokrego tramwaju. To jest logiczne. A jeśli ktoś chce jechać tramwajem w deszczowy dzień, to mamy dla niego przestrogę. Uwaga, poważny siedmiolatek ostrzega.

***Kiedy będzie padał deszcz, zwłaszcza duży deszcz, to nie wolno jeździć tramwajem. Trzeba szczególnie uważać podczas burzy, bo jeśli piorun trafi w kable trakcji, to wtedy mogą zgasnąć wszystkie urządzenia.***

Może wyjściem z tej trudnej sytuacji byłby tramwaj konny? Na razie nie udało się wypracować wspólnego stanowiska.

***A jeśli wagon w takim tramwaju się popsuje, to koń będzie miał za ciężko. Tramwaj jest ciężki i ludzie w środku też są ciężcy.***

Po chwili wróciliśmy do podstawowego problemu: co wchodzi w skład komunikacji miejskiej? To temat, który poruszał dzieci przez całe spotkanie. Niektórzy twierdzili, że hulajnogi można zaliczyć do komunikacji miejskiej, inni byli przeciwnego zdania. Pojawiła się też śmiała koncepcja.

***Łodzie podwodne...***

Ktoś, jakby od niechcenia, skontrował tę hipotezę.



***Przecież łodzie podwodne, to pływają w oceanach i są w Ameryce...***

## Rower jest dobry dla środowiska

Od najwcześniejszych lat trzeba się uczyć dbania o środowisko. Jeśli mamy do wyboru kilka środków transportu (autobus, rower, samochód, tramwaj), to który emituje najmniej spalin?

***Rower jest najczystszy, bo nie ma silnika i nie ma spalin. Trzeba pedałować. Dobrze jest jeździć rowerem, bo można sobie wyprostować kości.***

Przy autobusie i tramwaju zdania były podzielone. Ktoś zauważył istotną rzecz.

***Tramwaj nie ma silnika. Tramwaj ma prąd, bo jedzie po specjalnych liniach prądowych. Prąd jest też podłączony do metra. Autobus ma silnik na benzynę. Czasami są też autobusy na prąd. A w Lublinie są „lejbusy”.***

A co z samochodem?

***Samochód bardziej truje, bo więcej ludzi jeździ na wakacje samochodem. Jeden samochód zmieści tylko cztery osoby, albo pięć. A autobus zmieści więcej... Ale autobus ma większy silnik. Autobusem pojedzie więcej osób niż samochodem. Na jednej ulicy może być nawet 30 samochodów i one bardzo dymią!***

## W autobusie bądźmy grzeczni

O czym trzeba pamiętać po wejściu do autobusu? Okazało się, że dzieci nie miały problemu z prawidłową odpowiedzią na tak postawione pytanie. Umiały nawet swoją odpowiedź precyzyjnie uzasadnić.

***Po wejściu do autobusu trzeba skasować bilet, bo inaczej nie można jechać. Bilet trzeba skasować, żeby nie przynosić wstydu Panu Bilecikowi.***

Kiedy jedzie się autobusem, to nie wolno przeszkadzać panu kierowcy i nie wolno biegać, jak podkreśliły dzieci. Ciekawe, czy wszyscy dorośli o tym pamiętają?

***Trzeba się zachowywać cicho, że nie przeszkadzać panu kierowcy. Trzeba się też trzymać barierek. Bo inaczej można się uderzyć w głowę, kiedy autobus gwałtownie zahamuje. Nie wolno też biegać, to będzie przeszkadzać panu kierowcy.***

Co zrobić, kiedy do autobusu wsiada osoba starsza? Trzeba ustąpić pierwszeństwa. Jeśli wsiądzie pani, która spodziewa

się dziecka? Też ustępujemy miejsca. Jedna odpowiedź była zaskakująca, ale ciężko było z nią polemizować.

*Ustępujemy też prezydentowi...*

## Kotki, pieski i świnki morskie. Co z tymi krowami?

Warto pamiętać, że komunikacją miejską mogą podróżować nie tylko ludzie. Czasami ktoś przewozi swoje zwierzątko. Powiedzmy sobie szczerze, każdy wie, że można przewozić psa, albo świnkę morską. Zastanówmy się nad prawdziwymi problemami: czy można przewozić słonia, albo kota?

***Pies musi mieć: obrożę, kaganiec, smycz i świadectwo szczepienia. Ale gdy pies jest uspokojony, grzeczny i już jeździł autobusem, i wiemy, że nie ma wścieklizny, to nie musi mieć świadectwa. Pies może być wytresowany, ale może się też zdenerwować.***

To problem poważny i dzieci zastanawiały się nad nim naprawdę dogłębnie.

A czy tygrysa można wieźć w kagańcu? Tutaj odpowiedź była zdecydowana.

***Nie można przewozić tygrysa, bo to jest drapieżne zwierzę.***

Wypada się z tym głosem zgodzić. Poszliśmy jednak dalej i spróbowaliśmy rozwikłać następne problemy. A jeśli miałbym krowę, to czy mogę ją przewozić? Krowa nie jest drapieżna.

***Krowa by się nie zmieściła, bo jest za gruba i nie wejdzie. Może da się jakoś włożyć do autobusu? Ale to niebezpieczne, bo będzie chciała jeść trawę i może zjeść zielone spodnie, bluzkę albo włosy pofarbowane, bo się pomyli.***

Pod żadnym pozorem nie należy też krowy wprowadzać do metra, nawet jeśli uda się ją zmieścić przez bramkę. Może to być niebezpieczne dla krowy.

***A jeśli krowa zauważy coś zielonego na drugiej stronie peronu, np. reklamę, to przebiegnie i akurat będzie jechał pociąg, może ją uderzyć. Chyba że krowa jest szybka, to ucieknie i nic się nie stanie. A tak w ogóle, to szyby w tramwaju są prądowe.***

Pojawiły się też inne zastrzeżenia pod adresem krów, podróżujących metrem.

***Krowa nie wie, co oznaczają żółte linie na peronie. Żółta linia oznacza, że dalej nie można iść, bo tam są tory. Krowie nikt nie mówił, co oznacza żółta linia. Krowa nie wie, co to jest winda i nie umie czytać. Nie będzie chciała wejść do windy, a po schodach nie będzie umiała wejść. Nie zna też zasad bezpieczeństwa.***

Dzieci miały też bardzo dobre skojarzenia ze słowem „kanar", czyli popularną nazwą dla kontrolera biletów.

***Kanar to kanarek – taki ptak. Kojarzy mi się też z Kanadą. Kanarki są brązowe... a nie, bo żółte, takie jak Pan Bilecik. Są raczej małe, takie bardziej jak kurczak niż jak orzeł. I nie znoszą jajek!***

Trzeba znać zasady bezpieczeństwa, trzeba się o nich uczyć. Warto rozmawiać z dziećmi o tym, jak powinno się zachowywać w komunikacji miejskiej i uczyć dobrych nawyków od najmłodszych lat. Dzięki temu podróże autobusem, metrem czy tramwajem będą bezpieczniejsze i przyjemniejsze.

Warto przypomnieć, że od 1 września dzieci mieszkające w Warszawie lub chodzące tutaj do szkoły, będą mogły podróżować komunikacją miejską za darmo, dzięki wyrobieniu specjalnej Karty Ucznia.





# Rodzice potrafią zapomnieć dziecka z tramwaju



Motorniczy musi być skupiony nie tylko na prowadzeniu tramwaju. Zdarzają się sytuacje, w których trzeba się wykazać troskliwością i odpowiednim podejściem do dzieci. Dobrze by było, żeby rodzice, podróżując z dziećmi, pamiętali o kilku ważnych zasadach - mówi **Arkadiusz Kozik**, motorniczy z Tramwajów Warszawskich.

**Czerwcowy numer "iZTM" poświęcamy dzieciom w komunikacji miejskiej. Jeśli dziecko w tramwaju, to...?**

Jeśli dziecko w tramwaju, to najlepiej z opiekunem. Wiadomo, że maluchy raczej się same nie kręcą po komunikacji miejskiej, ale zdarza się, że dzieci 8-letnie, albo 10-letnie samodzielnie jeżdżą z plecaczkami do szkoły. Jeśli zobaczylibyśmy młodsze dziecko na przystanku bez opiekuna, to trzeba byłoby pewnie zareagować. Na szczęście, mnie się takie sytuacje nie zdarzały.

**Pewnie jednak, dramatycznych sytuacji nie da się uniknąć?**

Zdarza mi się, że dzieci gubią się w tramwaju i wtedy trafiają do mnie. Czasami bywa tak, że mama wysiada i dziecko zostaje samo w środku. Wtedy natychmiast wszczynamy alarm, kontaktujemy się ze wszystkimi służbami. Najczęściej kończy się to tak, że przyjeżdża Nadzór Ruchu, odbiera od nas dziecko i ono dwa przystanki dalej czeka na rodzica. Czemu tak się dzieje? Najczęściej rodzic, albo babcia się zagapi, zagada i zostanie na przystanku, a dziecko wsiądzie i odjedzie. Na całe szczęście, dzieci idą od razu do nas, nie płaczą same, w środku pojazdu. Szybkość działania zależy od tego, w jakiej części Warszawy dojdzie do takiego zdarzenia. Czasami natychmiast przyjeżdża patrol Straży Miejskiej i wtedy to oni przejmują dziecko.

**Zdarzało się, że małe dziecko trzeba było uspokajać?**

Z maluchami nie miałem takich sytuacji, ale zdarzyło się, że przyszło do mnie 12-letnie dziecko z płaczem, że plecak został w tramwaju. Bardzo często dziecko wtedy nie pamięta numeru brygady, tylko że np. wsiadło w „jakąś 9” w kierunku Gocławka i to właśnie tam musiał zostać plecak. Wtedy wysyłamy ogólne wezwanie do motorniczych, żeby przeszukali

swoje tramwaje. Bardzo często ludzie sami odnoszą nam rzeczy, które ktoś inny zgubił. Jeśli w plecaku są dokumenty, albo telefon, to wszystko idzie bardzo szybko. Czasami się zdarzy, że jak oddaję klucze od domu, to dostanę w prezencie bombonierkę (śmiech).

**Zdarzają się też pewnie sytuacje niebezpieczne z udziałem dzieci?**

Dzieci potrafią wchodzić na tory, nawet na czerwonym świetle. Jesteśmy uczulani na to, żeby zwalniać i dzwonić, gdy widzimy na przystanku dzieci, ale problemem mogą być słuchawki w uszach, bo wtedy nie słychać naszych sygnałów. W lecie jest łatwiej, bo widzę kable czy słuchawki, ale zimą czapki i szaliki skutecznie wszystko zasłaniają. Jeśli dziecko spojrzy w moją stronę, to wiem, że zauważyło tramwaj.

**Jak uczyć dzieci bezpiecznego zachowania się w komunikacji miejskiej?**

Tramwaje Warszawskie biorą udział w Warszawskiej Linii Edukacyjnej. Sam kilka razy woziłem dzieci zabytkowymi pojazdami podczas takich zajęć. Dzieci z pierwszej, czy drugiej klasy uczą się, że w tramwaju trzeba się zachowywać grzecznie: trzymać rurek, nie zbliżać buzi do poręczy, bo przy gwałtownym zatrzymaniu można stracić ząbki. Zabytkowe tramwaje żyją własnym życiem i hamowanie w nich nie zawsze przebiega płynnie. Dzieci siedzą, więc nic im się nie dzieje, ale taka wiedza zostaje z nimi na przyszłość.

**Zdarza się, że dzieci biegają po tramwaju?**

W trakcie „normalnej" jazdy może się zdarzyć wszystko. Dzieci biegają, potrafią wisieć na poręczach całą gromadą.



Szczególnie wesoło jest, kiedy jadą wycieczki z przedszkola. Słychać ich z drugiego końca tramwaju, ale nam to nie przeszkadza. To jest duże przeżycie dla dzieciaków. Nieważne, gdzie jadą. Dla nich ważne, że w ogóle jadą. Często słyszymy pytania, czy można wejść do kabiny. Niestety, przepisy na to nie pozwalają, więc robimy dni otwarte z okazji różnych jubileuszy, włączamy się w Noc Muzeów i wtedy wystawiamy nasze wozy. Wtedy dzieci mogą się pobawić drzwiami, dzwonkiem do woli. Jest bardzo dużo radości. Bardzo często dzieci wiedzą lepiej, jak obsługiwać tramwaje niż dorośli.




**Bywają takie sytuacje, że dzieci dla zabawy w trakcie jazdy wcisną jakiś guzik?**

W tramwaju praktycznie nie ma takiej możliwości. Jeżeli dziecko wciśnie sygnał alarmowy, to ja go usłyszę, ale to nie musi mnie wybić z rytmu pracy. Mam na wozie kamery i mogę w każdej chwili sprawdzić, czy to było poważne ostrzeżenie. Jest też hamulec bezpieczeństwa, ale na takiej wysokości, że dosięgną tam tylko nastolatkowie, którzy już dobrze wiedzą, czym to grozi.

**O czym powinien pamiętać rodzic, który wsiada z dzieckiem do tramwaju?**




Bezpieczniej jest, kiedy dziecko wsiada jako pierwsze, a wysiada jako drugie. Wszyscy starają się wsiadać albo wysiadać przez pierwsze drzwi, a tam mamy najsłabszą widoczność. Do tego w niektórych tramwajach drzwi otwierają się w ten sposób, że dodatkowo jeszcze zasłaniają widok. Dopiero, kiedy ktoś zejdzie z ostatniego stopnia, to widać, że wysiada. Dziecko się wychyla i jeszcze zasłaniają go drzwi. Motorniczy myśli, że nikt nie wysiada i może zacząć zamykać drzwi. Na szczęście, w nowych typach tramwajów jest tak, że drzwi, które poczują przeszkodę, zaczynają ponownie się otwierać. Dla dorosłego jest to prawie niewyczuwalne, ale dziecko może poczuć dyskomfort. W starych typach tramwajów drzwi zamykały się do końca i mogło się to skończyć poważnym urazem.

**Szczególnie uważać powinny matki z wózkami, które chcą podróżować tramwajem. O czym powinny pamiętać?**



Powinny wsiadać wózkiem do przodu, a wysiadać jako pierwsze i wyciągać wózek za sobą, bo inaczej koło wózka może wpaść między tramwaj, a peron. Może to się skończyć nawet wypadnięciem dziecka z wózka. Mamy taką zasadę, że zawsze czekamy na dzieci, jeśli widzimy, że biegną do tramwaju. Dorosły sobie to jakoś wytłumaczy, a dla dziecka spóźnienie się do szkoły może być dramatem. Czekamy też na kobiety w ciąży, z wózkami, z małymi dziećmi.

**Kiedy już kobieta wsiądzie do tramwaju, to jak powinna ustawić wózek?**



Dobrze jest, jeżeli wózek stanie w miejscu do tego przeznaczonym, zgodnie z osią jazdy. Dziecko w wózku powinno być tyłem do kierunku jazdy tramwaju. Trzeba zablokować koła i wózek nam wtedy nigdzie nie odjedzie, a jeśli nawet ruszy z miejsca, to jest specjalna przegroda, obita miękkim materiałem, która ten wózek zatrzyma. Jeżeli ustawimy się prostopadle do osi jazdy, to przy gwałtownym hamowaniu możemy się razem z wózkiem przewrócić, bo rodzic nie trzyma się niczego. W tramwajach mamy dwa miejsca, oznaczone piktogramami, które są przeznaczone dla wózka dziecięcego albo osoby niepełnosprawnej.

**Jeśli ktoś podróżuje z dzieckiem czteroletnim, które już nie jeździ wózkiem, to jak powinien zadbać o jego bezpieczeństwo?**

Można sobie takie dziecko posadzić na kolanach, albo dać mu usiąść na fotelu, a samemu lepiej stać. Takie dziecko dużo słabiej trzyma się poręczy niż osoba dorosła. Jeśli siedzi, to nawet przy gwałtownym hamowaniu, będzie bezpieczniejsze.

*rozmawiał: Łukasz Majchrzyk*




# Co wiemy o komunikacji?

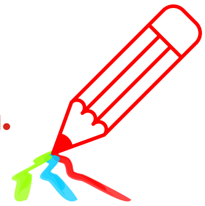
Z okazji Dnia Dziecka proponujemy kilka zabaw, które pomogą przybliżyć zagadnienia ruchu drogowego oraz komunikację miejską w Warszawie. To będzie także doskonała okazja dla rodziców, żeby dać swoim dzieciom kilka bardzo cennych wskazówek, na temat tego, jak należy się zachowywać na drogach i w autobusie czy tramwaju. Zadania można wydrukować, a następnie wspólnie je rozwiązać. Zapraszamy do zabawy!



## 1. Otocz zieloną pętlą znaki drogowe, które dotyczą pieszych.



## 2. Pokoloruj znaki drogowe. Połącz z odpowiednim opisem.

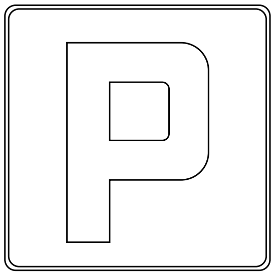


### Znaki informacyjne

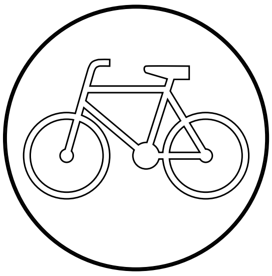


przejście dla pieszych

parking



### Znaki nakazu



droga dla pieszych

droga dla rowerowów





### Znaki ostrzegawcze

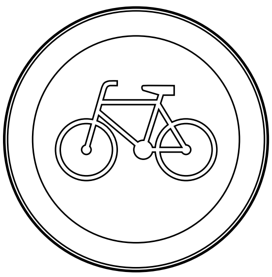


uwaga dzieci

rowerzyści

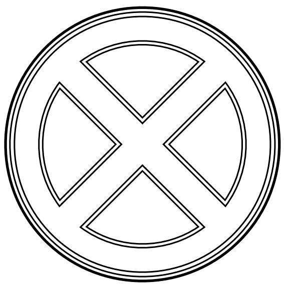


### Znaki zakazu



zakaz wjazdu rowerów

zakaz zatrzymywania się



### 3. Zaznacz kółkiem autobusy, których już nie spotkasz w ruchu miejskim na ulicach Warszawy.











### 4. Zaznacz kółkiem środki transportu miejskiego, które nie emitują spalin

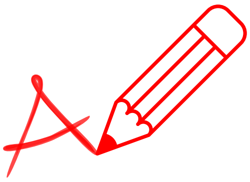


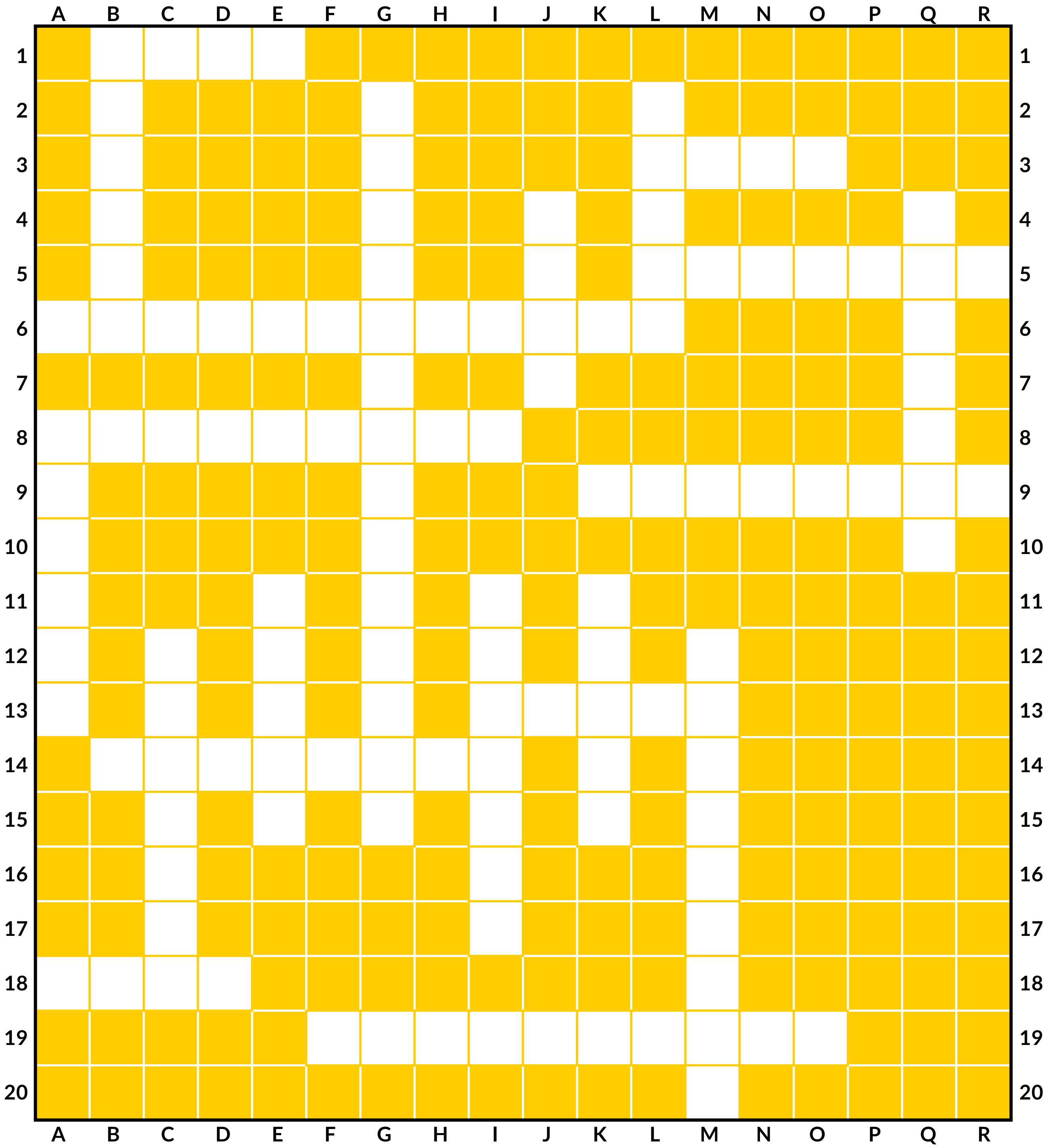







## 5. Rozwiąż krzyżówkę.





**POZIOMO:**

- 1 B: drogowy, informuje o zasadach, których należy przestrzegać
- 3 L: nie prawo
- 5 L: nie ulica, tylko po nim można chodzić
- 6 A: świetlna
- 8 A: dla pieszych, miejsce, w którym można przekroczyć ulicę
- 9 K: nie zielone
- 13 I: nie lewo
- 14 B: prowadzi pojazd
- 18 A: na tę komendę należy się zatrzymać
- 19 F: niebezpieczeństwo

**PIONOWO:**

- 1 B: ruchu drogowego, reguły
- 2 G: stan spokoju i braku zagrożenia
- 4 J: drogowy
- 2 L: po niej jeżdżą samochody
- 4 Q: nie czerwone
- 8 A: spaceruje po chodniku
- 12 C: pali się na sygnalizatorze
- 11 E: wymalowana na ulicy w miejscu gdzie można przechodzić
- 11 I: zdarzenie drogowe, kolizja
- 11 K: należy zachować szczególną gdy się przechodzi przez ulicę
- 12 M: pilnuje porządku

# 80 lat pociągów elektrycznych do Grodziska

**Zapewne niewiele osób wie, że 80 lat temu, 22 maja 1937 roku elektryczne pociągi podmiejskie dotarły z Warszawy do Grodziska Mazowieckiego i dalej do Żyrardowa. Był to kolejny, 30 kilometrowy odcinek torów, nad którym założono sieć trakcyjną zasilaną prądem stałym o napięciu 3000 V, oddany do użytku w ramach projektu Elektryfikacji Węzła Warszawskiego. Ten rodzaj zasilania funkcjonuje zresztą do dzisiaj na polskiej sieci kolejowej.**




fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-G-3095

Koniec pierwszej wojny światowej oznaczał powrót Polski na arenę międzynarodową, jako suwerenne i niezależne państwo. Z kolejowego punktu widzenia był to zlepek sieci trzech zaborców, różniący się m.in. zagęszczeniem linii czy sposobem ich lokalizowania oraz rozstawem szyn. Rozpoczęły się intensywne prace mające na celu przebudowę i przekształcenie tego w jednolity system, który przyczyni się do rozwoju gospodarczego kraju. Największy wkład w tym obszarze wniosło dwóch wybitnych naukowców Politechniki Warszawskiej, profesorowie Aleksander Wasiutyński (1859--1944) i Roman Podoski (1873-1954).

Jednym z ważniejszych elementów tej układanki był Warszawski Węzeł Kolejowy (WWK), który poddano odbudowie i modernizacji. Jego rekonstrukcja oraz planowane, stopniowe wprowadzanie trakcji elektrycznej na poszczególnych liniach stanowiło największe zamierzenie polskiego kolejnictwa w tamtych czasach i było jednocześnie kamieniem milowym w dziejach elektryfikacji polskich kolei. Z uwagi na trudną sytuację gospodarczą kraju nie było to jednak zadanie łatwe. Kryzys gospodarczy narzucał ograniczenia w realizacji zaplanowanych inwestycji. W 1929 roku pracownicy Politechniki Warszawskiej pod kierunkiem prof. R. Podoskiego wykonali wstępny projekt elektryfikacji WWK. Przełomowym w tym zakresie był jednak 1930 rok, kiedy w Ministerstwie Komunikacji stwierdzono, że nie da się dłużej odwlekać tego przedsięwzięcia i trzeba rozpocząć jego realizację.

Jednak z powodu braku funduszy, dopiero w 1933 roku Polskie Koleje Państwowe podpisały z firmami brytyjskimi umowę kredytową na elektryfikację I etapu Warszawskiego Węzła Kolejowego, czyli linii średnicowej oraz podmiejskich odcinków do Otwocka, Żyrardowa i Mińska Mazowieckiego. W ramach prowadzonych prac

fot. L. Peczyński

zelektryfikowano 106 km linii kolejowych, wybudowano 230 torokilometrów sieci trakcyjnej i 6 podstacji. Dostarczono także 6 lokomotyw ciężkich, 4 lekkie oraz wyposażenie dla 76 elektrycznych zespołów trakcyjnych.

Prace budowlano-montażowe rozpoczęły się w pierwszej połowie 1935 roku, a już kilkanaście miesięcy później, 15 grudnia 1936 roku, pierwsze pociągi elektryczne dotarły z Warszawy do Otwocka i Pruszkowa. Łączna długość zelektryfikowanych odcinków wyniosła wtedy około 40 kilometrów, a już pół roku później wydłużyła się o kolejne 30 km. 22 maja 1937 roku wydłużono zelektryfikowany odcinek z Pruszkowa do Żyrardowa przez Grodzisk Mazowiecki. Kolejne kilka miesięcy zajęły prace na 36 kilometrowym odcinku do Mińska Mazowieckiego, który oddano do użytku 15 grudnia 1937 roku. Tym samym łączna długość zelektryfikowanych linii WWK osiągnęła 106 km, co oznaczało spełnienie zobowiązań zawartych w umowie z 1933 roku.

Przewozy podmiejskie na tych najbardziej obciążonych liniach WWK przejęły pociągi elektryczne. Dla pasażerów oznaczało to ogromny skok jakościowy i poprawę warunków podróżowania, dzięki znacznemu skróceniu czasu przejazdu i zwiększeniu częstotliwości kursowania pociągów. Zapoczątkowany wtedy proces elektryfikacji potwierdził duże możliwości przede wszystkim w zakresie usprawniania ruchu pociągów, zmniejszania kosztów i dalszego rozwoju szeroko pojętej branży kolejowej.

Już wkrótce, w jednym z kolejnych numerów miesięcznika iZTM, przybliżymy Państwu współczesną linię kolejową nr 447, łączącą Warszawę z Pruszkowem i Grodziskiem Mazowieckim. Ponad 80 lat temu po raz pierwszy przejechał tędy pociąg elektryczny, dokonując w ten sposób skoku cywilizacyjnego i symbolicznego zbliżenia wszystkich miejscowości położonych na tej trasie. Od tego czasu nastąpiło wiele zmian, a niedługo będzie ich jeszcze więcej, oczywiście na lepsze. ■

*tekst: Kamil Migała*

Opracowano na podstawie:

*„Czterdzieści pięć lat elektryfikacji PKP" „Trakcja i Wagony" nr 1/1982 mgr inż. Karol Kuligowski; Centralne Biuro Projektowo-Badawcze Budownictwa Kolejowego*






fot. L. Peczyński

# WARTO ZAPAMIĘTAĆ TE ADRESY

| | |
|---|---|
| ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO MIASTA ST. WARSZAWY | www.ztm.waw.pl |

## AUTOBUSY

| | |
|---|---|
| MIEJSKIE ZAKŁADY AUTOBUSOWE | www.mza.waw.pl |
| MOBILIS | www.mobilis.pl |
| PKS GRODZISK MAZOWIECKI | www.pksgrodzisk.com.pl |
| ARRIVA | www.arrivabus.pl |
| EUROPA EXPRESS CITY | www.europaexpress.pl |

## TRAMWAJE

| | |
|---|---|
| TRAMWAJE WARSZAWSKIE | www.tw.waw.pl |

## METRO

| | |
|---|---|
| METRO WARSZAWSKIE | www.metro.waw.pl |

## KOLEJ

| | |
|---|---|
| SZYBKA KOLEJ MIEJSKA | www.skm.warszawa.pl |
| KOLEJE MAZOWIECKIE | www.mazowieckie.com.pl |
| WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA | www.wkd.com.pl |

| | |
|---|---|
| URZĄD MIASTA ST. WARSZAWY | www.um.warszawa.pl |
| BIURO DROGOWNICTWA I KOMUNIKACJI | www.transport.um.warszawa.pl |
| KLUB MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ | www.kmkm.waw.pl |
| HISTORIA KOMUNIKACJI W WARSZAWIE | www.trasbus.com |
| FOTOGALERIA TRANSPORTOWA | www.phototrans.pl |

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO